



## Puente giratorio (Ondarroa)

Conocido popularmente como *Puente de la Playa*, fue inaugurado el 1 de mayo de 1927 con la denominación *Pasarela de Alfonso XIII*. Su construcción corrió a cargo de la Diputación Provincial de Vizcaya, a iniciativa del Ayuntamiento de la villa. En oficio dirigido a la Diputación el 29 de abril de 1925, el alcalde justificó su petición de una pasarela peatonal en «la gran importancia que en la vida moderna se concede a las playas». En aquel tiempo, las playas del Cantábrico estaban de moda y Ondarroa, como otras localidades del litoral, contaba con una numerosa colonia de veraneantes y con una población, vinculada a la pesca, que empezaba tímidamente a disfrutar de unas playas con accesos muy precarios.

El proyecto fue encargado a José González de Langarica, ingeniero de caminos del Servicio de Obras y Caminos, quien, en un informe del 13 de octubre de 1925, propuso la construcción de una pasarela metálica móvil de peaje, que conjugase el acceso a la playa y la navegación al puerto interior, además de la remodelación de los muelles adyacentes, la construcción de un voladizo de hormigón desde la margen derecha (puesto que la pasarela metálica no se prolongaría hasta allí) y los accesos a la playa y al Camino de Arrigorri. La ejecución de la pasarela fue adjudicada a la empresa «Alejandro Bengoechea y Cía.» de Deusto (Bilbao).

La pasarela tiene dos semivanos centrales que forman un arco rebajado con sus respectivas compensaciones laterales (la escalera de acceso de la margen izquierda y un semiarco en el acceso de la margen derecha).

La estructura es de armadura inferior, formada por viguetas de acero en forma de *T* y de *I*, además de vigas, pletinas y chapas que se unen con roblones o remaches formando en su sección frontal triángulos que van decreciendo de los arranques al centro. En la sección inferior y en la transversal, se cruzan en forma de aspa. En las compensaciones, la armadura es una parte cerrada por chapas que cubren el espacio destinado a alojar la maquinaria de giro y la línea eléctrica de conexión a la red.

La crestería consiste en largueros de madera forrados con chapa de acero de perfil ondulado con relieves circulares en todo su recorrido, largueros en los que se apoya el tablero del puente formado por tablas de madera. El puente original se remataba con una baranda de hierro fundido ensamblada con piezas globulares que no se han conservado.

La pasarela, 23 toneladas de acero, hierro fundido y madera, se sustenta en dos pilas de hormigón de forma circular, recubiertas de piedra labrada.

Un elemento singular, que tampoco se conserva, fue la caseta situada al final de la escalera de acceso. Era una caseta de madera que sirvió para alojar a la persona encargada de las maniobras del puente y el cobro del pontazgo.

El mecanismo de giro, en éste y otros puentes de este tipo, consiste en una cremallera circular sobre la que se mueve un piñón al que se aplica la fuerza motriz -desde principios del siglo XX la electricidad, antes el motor hidráulico-. El tiempo de apertura y cierre de la pasarela era de dos minutos en cada maniobra.

La luz libre entre pilas es de 28 m; el ancho, de 1,50 m; mientras que la altura de las pilas sobre cimentación de tablestacado es de 5,80 m. La altura libre bajo puente en pleamar viva a la clave es de 4,50 m y a los arranques, 2,30 m.

A finales de los ochenta del siglo XX, la caseta, ya en desuso, fue quemada; seguidamente, se procedió a la remodelación del puente (reposición del tablero y sustitución de la baranda) y a la eliminación del sistema eléctrico. Actualmente sólo se puede girar mediante el sistema manual. Entre finales de los ochenta y primera mitad de los noventa del mismo siglo, el proyecto de construcción de los muelles de la margen derecha y su culminación en el puente de Calatrava (1995) incluyó la sustitución del voladizo de hormigón por una escalera fija.

Esta pasarela pertenece a la tradición de los puentes móviles metálicos construidos en numerosos cauces navegables del mundo en la segunda mitad del siglo XIX. Antecedente próximo a este puente fue la pasarela de San Agustín (Bilbao), conocido popularmente como el *Puente del Perro Chico*, inaugurado en 1892 y dinamitado en 1937, antes de la entrada de las tropas franquistas.

La pasarela giratoria de Ondarroa es un caso único en España y uno de los pocos de su tipología que se conserva en Europa y en el mundo. Ha sobrevivido a fuertes avenidas del río Artibai y a temporales del Cantábrico, e incluso a la Guerra Civil. De hecho, es el puente más antiguo de Ondarroa, puesto que los demás han sido reconstruidos en más de una ocasión; sin embargo, hasta fechas muy recientes, su 75.º aniversario, el Puente Giratorio no ha tenido ningún reconocimiento.

**Texto:** Salvador Ariztondo.



### Puente giratorio

Ondarroa. (En el centro de la localidad. Desde la alameda de Navarra, en el centro de la villa, se accede a la pasarela y, por la margen derecha, al puerto, por el puente de la Ikurriña, obra de Santiago Calatrava).

### Horario de visitas:

En la actualidad se encuentra en uso.

### Otros lugares de interés cercanos:

(Ondarroa)

- Torre de Likona.
- Etxe Handia.
- Iglesia de Santa María.
- Ermita de Nuestra Señora de La Antigua.
- Puentes de Ondarroa.
- Cofradía de pescadores.